Deutscher Bundestag **Drucksache 19/12031**
19. Wahlperiode 31.07.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Lisa Badum, Annalena Baerbock, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Sylvia Kotting-Uhl, Renate Künast, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Umgang der Bundesregierung mit Abgasmanipulationen bei Audi-Fahrzeugen

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat in den vergangenen Jahren mehrere verpflichtende Rückrufe für Fahrzeuge unterschiedlicher Modelle des Autoherstellers Audi aufgrund von Abgasmanipulationen angeordnet (vgl. Fragen 1 bis 4 dieser Kleinen Anfrage).

Nach Recherchen des „Bayerischen Rundfunks“ und des „Handelsblatts“ wurde Audi bei bestimmten Modellen jedoch lediglich verpflichtet, eine einzige Abschalteinrichtung zu entfernen, obwohl insgesamt vier Abschalteinrichtungen die Abgasreinigung beeinflussen sollen (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/ausmass-der-dieselaffaere-bei-audi-groesser-als-bekannt,RUsbEwx). Unter Berufung auf Unterlagen des KBA heißt es, dass Audi die drei zusätzlichen Abschalteinrichtungen freiwillig entfernen könne (vgl. ebd.). Zudem gehe aus den Unterlagen hervor, dass das KBA die meisten Modelle nicht selbst geprüft, sondern sich auf Angaben des Unternehmens gestützt habe (vgl. ebd., vgl. auch www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/der-vw-konzern-im-dieselskandal-warum-das-kba-bei-audi-so-lange-weggesehen-hat/24505576.html).

Weiterhin heißt es in der Berichterstattung, dass längst nicht alle angeordneten Rückrufe auch tatsächlich begonnen hätten, da noch nicht alle von Audi vorgelegten Software-Updates genehmigt seien, bzw. da Audi noch nicht alle Software-Updates zur Freigabe durch das KBA vorgelegt habe (vgl. ebd.). Darüber hinaus habe das KBA nicht für alle Fahrzeuge, in denen sich unter Berufung auf Vermerke des KBA illegale Abschalteinrichtungen befinden, überhaupt einen verpflichtenden Rückruf angeordnet: Verwiesen wird auf bestimmte von 2003 bis 2010 produzierte Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/abgas-manipulationen-schon-lange-ein-offenes-geheimnis-bei-audi,RUu0EWf).

In der Berichterstattung wird auch eine offenbar unzureichende Kooperation mit der Staatsanwaltschaft München II thematisiert. So habe die Staatsanwaltschaft das KBA im Januar 2016 aufgefordert, bei Erkenntnissen über illegale Abschalteinrichtungen zunächst die Staatsanwaltschaft und nicht Audi zu kontaktieren (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/ausmass-der-dieselaffaere-bei-audi-groesser-als-bekannt,RUsbEwx). Da die Staatsanwaltschaft später, im Juni 2017, zunächst aus den Medien vom einem Rückruf erfahren habe, habe die Staatsanwaltschaft in einem Brief an das KBA darauf hingewiesen, dass „eine nur eingeschränkte

Kooperation mit den Strafverfolgungsbehörden – erst recht, wenn von deren Seite eine klare Aufforderung erfolgte – den Straftatbestand der (mindestens versuchten) Strafvereitelung erfüllen kann“ (ebd.).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Abschalteinrichtungen, gleich ob legal oder illegal, befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Fahrzeugen der Modelle Audi A4, Audi A5, Audi A6, Audi A7, Audi A8, Audi Q5, Audi SQ5 und Audi Q7 mit 3,0-Liter-Motor (Euro 6), die von einem verpflichtenden Rückruf betroffen sind (vgl. www.kba.de/DE/Presse/Archiv/Abgasthematik/audi_3_0_inhalt.html; bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
2. Welche Abschalteinrichtungen, gleich ob legal oder illegal, befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Fahrzeugen der Modelle Audi A7 und Audi A8 mit den Euro-5-Motoren V6 3,0 TDI und V8 4,2 TDI mit den Getriebevarianten AL 551 und AL 951, die von einem verpflichtenden Rückruf betroffen sind (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 bis 4 und 13 auf Bundestagsdrucksache 18/13118; bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
3. Welche Abschalteinrichtungen, gleich ob legal oder illegal, befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Fahrzeugen der Modelle Audi A7 und Audi A8 mit 3,0-Liter-Motor (Euro 6), die von einem verpflichtenden Rückruf betroffen sind (www.kba.de/DE/Presse/Archiv/Abgasthematik/audi_A6_A7_inhalt.html; bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
4. Welche Abschalteinrichtungen, gleich ob legal oder illegal, befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Fahrzeugen des Modells Audi A8 mit 4,2-Liter-Motor (Euro 6), die von einem verpflichtenden Rückruf betroffen sind (www.audi-mediacenter.com/de/pressemitteilungen/audi-ruft-in-europa-rund-5000-a8-mit-v8-tdi-motor-zurueck-9539)?
5. Bei welchen Audi-Modellen laufen derzeit Untersuchungen im KBA oder der Bundesregierung zur Frage, ob illegale Abschalteinrichtungen eingesetzt werden?
6. Bei welchen Audi-Modellen der Abgasnorm Euro 4 laufen derzeit Untersuchungen im KBA oder der Bundesregierung zur Frage, ob über eine illegale Lenkwinkelerkennung hinaus illegale Abschalteinrichtungen eingesetzt werden?
7. Von welchen Abschalteinrichtungen in den Fahrzeugen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle, gleich ob legal oder illegal, haben das KBA oder die Bundesregierung durch eigenes Personal bzw. durch eigene Untersuchungen, also ohne Unterstützung von Audi oder externer Dienstleister, Kenntnis erlangt (bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
8. Von welchen Abschalteinrichtungen in den Fahrzeugen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle, gleich ob legal oder illegal, haben das KBA oder die Bundesregierung mit Unterstützung externer Dienstleister, jedoch ohne Audi, Kenntnis erlangt (bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
9. Von welchen Abschalteinrichtungen in den Fahrzeugen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle, gleich ob legal oder illegal, haben das KBA oder die Bundesregierung aufgrund von Informationen durch Audi Kenntnis erlangt (bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
10. Welche illegalen Abschalteinrichtungen befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Fahrzeugen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle (bitte nach Modellen aufschlüsseln)?

11. Wann hat das KBA erstmals die Illegalität der Abschalteinrichtungen in den Fahrzeugen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle festgestellt (bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
12. Hat das KBA in jedem Fall einer illegalen Abschalteinrichtung das Vorhandensein, die Wirkung und insbesondere die Illegalität unabhängig vom Hersteller bestätigt?
13. Hat das KBA in jedem Fall einer legalen Abschalteinrichtung das Vorhandensein, die Wirkung und insbesondere die Legalität unabhängig vom Hersteller bestätigt?
14. In welchen Fahrzeugen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle befinden sich die in der Presseberichterstattung genannten vier Abschalteinrichtungen, gleich ob legal oder illegal (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/ausmass-der-dieselaffaere-bei-audi-groesser-als-bekannt,RUsbEwx)?
15. Auf welche Weise wirken diese vier Abschalteinrichtungen jeweils?
16. Aus welchen Gründen ist eine dieser Abschalteinrichtungen (Strategie A) laut Presseberichten unter Berufung auf Bescheide des KBA illegal (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/ausmass-der-dieselaffaere-bei-audi-groesser-als-bekannt,RUsbEwx)?
17. Aus welchen Gründen sind drei dieser Abschalteinrichtungen (Strategien B, C und D) laut Presseberichten unter Berufung auf Bescheide des KBA jeweils legal (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/ausmass-der-dieselaffaere-bei-audi-groesser-als-bekannt,RUsbEwx)?
18. In welchen Modellen der Schadstoffklasse Euro 4 kam zwischen 2003 und 2010 eine Abschalteinrichtung zum Einsatz, die das nach Angaben aus der Berichterstattung in einem Vermerk vom 26. Juli 2018 als „unzulässige Abschalteinrichtung“ einstuft (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/abgas-manipulationen-schon-lange-ein-offenes-geheimnis-bei-audi,RUu0EWf)?
19. In wie vielen Fahrzeugen befindet sich diese illegale Abschalteinrichtung (bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
20. Aus welchen Gründen hat das KBA bei diesen Fahrzeugen nach Angaben aus der Berichterstattung bislang noch keinen verpflichten-den Rückruf angeordnet (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/abgas-manipulationen-schon-lange-ein-offenes-geheimnis-bei-audi,RUu0EWf)?
21. Welche Gespräche zwischen Vertretern von Audi auf der einen Seite und Vertretern des KBA, des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur oder der Untersuchungskommission „Volkswagen“ des Bundesverkehrsministeriums auf der anderen Seite hat es seit September 2015 in Bezug auf mögliche Abgasmanipulationen bei Fahrzeugen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Fahrzeugmodelle gegeben (bitte jeweils unter Angabe des Datums, der Teilnehmer, des Themas und der besprochenen Fahrzeugmodelle beantworten)?
22. Welche weiteren Gespräche zwischen Vertretern von Audi auf der einen Seite und Vertretern des KBA, des Bundesverkehrsministeriums oder der Untersuchungskommission „Volkswagen“ des Bundesverkehrsministeriums auf der anderen Seite hat es seit September 2015 in Bezug auf mögliche Abgasmanipulationen bei Audi-Fahrzeugen gegeben (bitte jeweils unter Angabe des Datums, der Teilnehmer, des Themas und der besprochenen Fahrzeugmodelle beantworten)?

23. An welchem Tag im Januar 2016 informierte die Staatsanwaltschaft München II das KBA oder die Bundesregierung darüber, dass die Staatsanwaltschaft noch vor der Kontaktaufnahme mit Audi über illegale Abschalteinrichtungen informiert werden wolle (vgl. www.br.de/nachrichten/wirtschaft/ausmass-der-dieselaffaere-bei-audi-groesser-als-bekannt,RUsbEwx)?

24. In welchen Fällen haben das KBA oder die Bundesregierung erst nach einer Kontaktaufnahme mit Audi die Staatsanwaltschaft über illegale Abschalteinrichtungen informiert?

25. An welchem Tag im Juni 2017 erreichte das KBA das Schreiben der Staatsanwaltschaft München II, in dem das KBA oder die Bundesregierung darauf hingewiesen wurde, dass „eine nur eingeschränkte Kooperation mit den Strafverfolgungsbehörden – erst recht, wenn von deren Seite eine klare Aufforderung erfolgte – den Straftatbestand der (mindestens versuchten) Strafvereitelung erfüllen kann“ (www.br.de/nachrichten/wirtschaft/ausmass-der-dieselaffaere-bei-audi-groesser-als-bekannt,RUsbEwx)?

26. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass die tatsächliche Art der Kooperation des KBA oder der Bundesregierung mit der Staatsanwaltschaft München II „den Straftatbestand der (mindestens versuchten) Strafvereitelung“ (ebd.) erfüllt haben könnte, und wie begründet sie diese Annahme?

27. Welche Konsequenzen zogen das KBA und die Bundesregierung nach dem Schreiben der Staatsanwaltschaft München II in Bezug auf die Kooperation mit dieser Staatsanwaltschaft?

28. Wie viele Fahrzeuge der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle müssen aufgrund illegaler Abschalteinrichtungen verpflichtend zurückgerufen werden (bitte unter Nennung der absoluten Anzahl pro Modell beantworten)?

29. Warum verweigerte die Bundesregierung in ihren Antworten auf vorausgegangene Anfragen trotz eindeutiger Fragestellungen die Angabe der nach Modellen aufgeschlüsselten absoluten Anzahl der Fahrzeuge, die aufgrund illegaler Abschalteinrichtungen verpflichtend zurückgerufen werden müssen, und gab stattdessen nur addierte absolute Anzahlen für mehrere Modelle an (vgl. beispielsweise Bundestagsdrucksache 19/3377)?

30. Bei welchen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle hat das KBA das Software-Update als Grundlage für den Start der verpflichtenden Rückrufe bereits freigegeben (bitte unter Nennung der Modelle beantworten)?

31. Bei welchen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle hat das KBA das Software-Update als Grundlage für den Start der verpflichtenden Rückrufe noch nicht freigegeben (bitte unter Nennung der Modelle beantworten)?

32. Bei welchen der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle liegen dem KBA noch keine Software-Updates zur Freigabe und damit zum Start der verpflichtenden Rückrufe vor (bitte unter Nennung der Modelle beantworten)?

33. Welche Frist zur Vorlage von Software-Updates hatte das KBA bei diesen in der vorausgegangenen Frage betroffenen Modellen jeweils gesetzt?

34. Welche Sanktionen haben das KBA oder die Bundesregierung aufgrund der ggf. noch nicht erfolgten Vorlage dieser Software-Updates gegenüber Audi angewandt?

35. Welche Möglichkeiten besitzen das KBA oder die Bundesregierung grundsätzlich, um die Nichteinhaltung von Fristen zur Vorlage von Software-Updates zu sanktionieren?

36. Besitzen das KBA oder die Bundesregierung insbesondere die Möglichkeit, im Falle nicht fristgerecht vorgelegter Software-Updates die betroffene Typgenehmigung ganz oder teilweise zurückzunehmen oder zu widerrufen?

37. Aus welchem Grund hat Audi dem KBA im Falle des in Frage 4 benannten Audi A8 mit 4,2-Liter-Motor (Euro 6) nach Angaben aus der Berichterstattung bislang keine Software-Updates zur Freigabe vorgelegt, sodass der verpflichtende Rückruf noch nicht gestartet wurde (vgl. www.daserste.de/information/reportage-dokumentation/dokus/videos/der-fall-audi-video-102.html)?

38. Wie verhält sich diese Tatsache zur Anordnung des KBA im fast zwei Jahre alten Bescheid vom Oktober 2017, die „sofortige Vollziehung" der Maßnahmen und somit auch des verpflichtenden Rückrufs vorzunehmen (vgl. ebd.)?

39. Inwiefern werden das KBA oder die Bundesregierung sanktionieren, dass nach Angaben aus der Berichterstattung dem KBA kein Software-Update für dieses Modell zur Freigabe vorliegt (vgl. ebd.)?

40. Wie viele Fahrzeuge der in den Fragen 1 bis 4 genannten Modelle haben am verpflichtenden Rückruf bereits teilgenommen (bitte unter Nennung der absoluten Anzahl pro Modell)?

41. Warum verweigerte die Bundesregierung in ihren Antworten auf vorausgegangene Anfragen trotz eindeutiger Fragestellungen die Angabe der absoluten Anzahl der Fahrzeuge, bei denen der verpflichtende Rückruf aufgrund illegaler Abschalteinrichtungen bereits abgeschlossen wurde, und gab stattdessen nur relative Anzahlen für abgeschlossene Rückrufe bei den bereits freigegebenen Fahrzeugmodellen an (vgl. beispielsweise Bundestagsdrucksache 19/8938)?

Berlin, den 18. Juli 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333